Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

32 800 Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)

Nr. 42

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 januari 2016

Tijdens het algemeen overleg (AO) Autobrief II van 3 september jl. (Kamerstuk 32 800, nr. 39) heb ik een aantal toezeggingen gedaan aan de Vaste commissie voor Financiën. In deze brief kom ik terug op deze toezeggingen.

Mogelijke export van PHEV's

Tijdens het AO Autobrief II is door een aantal leden gevraagd naar mogelijkheden om de export van plug-in hybride voertuigen (PHEV's) waarvan het leasecontract in de komende jaren afloopt, te voorkomen en deze voertuigen te behouden voor de Nederlandse tweedehandsmarkt.

Uit cijfers die de Minister van Economische Zaken aan uw Kamer heeft gestuurd, blijkt dat de export van het aantal volledig elektrische voertuigen (EV's) in 2014 4,44% (in absolute cijfers 303) bedroeg ten opzichte van de 6.825 geregistreerde EV's. Van de 36.937 geregistreerde PHEV's is in 2014 slechts 0,08% (absoluut: 29) geëxporteerd.[1] Het op gang komen van de gevreesde export wordt dus nog niet bevestigd door de op dit moment beschikbare cijfers. De ontwikkeling van het steeds zuiniger worden van de tweedehandsmarkt voor PHEV's maakt deel uit van de tussentijdse evaluatie van Autobrief II in 2018. De beweging van dit deel van het wagenpark zal daarbij in ogenschouw worden genomen. Overigens maakt het voor het klimaat geen verschil als deze voertuigen niet in Nederland maar in het buitenland rondrijden.

Het stringenter worden van de Europese CO_2-normering dwingt autofabrikanten tot het zuiniger maken van conventionele voertuigen. Verschillende autofabrikanten ontwikkelen dan ook nieuwe plug-in hybride

[1] Kamerstuk 34 200 XIII, nr. 7.

kst-32800-42
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

modellen, wat naar verwachting prijsverlagend zal werken. Particulieren profiteren van deze prijsdaling en het grotere aanbod aan voertuigen.

De PHEV's zijn voor de Nederlandse tweedehandsmarkt extra interessant door een voordelige fiscale behandeling in de vorm van een halftarief in de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor deze groep voertuigen voor de jaren 2017 en 2018. Het halftarief wordt vervolgens voor de jaren 2019 en 2020 omgezet in een driekwarttarief, zodat ook voor die jaren nog een stimulans beschikbaar blijft. In Autobrief II is initieel gekozen voor herinvoering van een forfaitaire gewichtscorrectie van 300 kilogram voor de jaren 2019 en 2020. Tijdens het AO Autobrief II heeft uw Kamer de wens geuit om de fiscale voordelen van de PHEV's, in het bijzonder voor particulieren, meer transparant te maken zodat de aantrekkelijkheid van deze voertuigen kan worden beoordeeld. Daaraan is gevolg gegeven door de forfaitaire gewichtscorrectie van 300 kilogram voor de jaren 2019 en 2020 te vervangen door een driekwarttarief in de MRB. Daarmee zullen deze voertuigen nog gedurende de gehele periode van Autobrief II een stimulans houden in de MRB, zodat deze voertuigen op deze wijze ook interessant blijven voor de tweedehandsmarkt. Voor de Nederlandse tweedehandsmarkt is onder meer het verschil met vraag en aanbod van PHEV's in andere landen van belang. Het verschil met vraag en aanbod van PHEV's in andere landen wordt grotendeels bepaald door de aldaar bestaande stimuleringsmaatregelen, zoals voordelige parkeervergunningen in de steden, vrij rijden op de busbaan et cetera. Hierop kan vanuit Nederland met het nationale fiscale instrumentarium beperkt invloed worden uitgeoefend op een kostenefficiënte manier. Niet-fiscale instrumenten kunnen hierbij een alternatief vormen. Zo kunnen privaatrechtelijke afspraken tussen werkgever en werknemer over brandstofkosten bijdragen aan het verhogen van het aandeel elektrische kilometers met elektrische auto's.

Zoals op 10 juli jl. aan uw Kamer is gemeld, gaat het Formule E-Team (FET) in het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en Transport aan de slag met voorstellen voor een nieuwe Green Deal Elektrisch rijden 2016–2020.[2] Daarin zullen (niet-fiscale) maatregelen aan bod komen om onder andere de Nederlandse tweedehandsmarkt voor PHEV's te versterken. In genoemde Green Deal zal naast op de consumentenmarkt, worden ingegaan op thema's als infrastructuur, opslag en netbalancering, marktsegmenten en internationalisering.

Op 22 december jl. heeft de Minister van Economische Zaken daarnaast uw Kamer geïnformeerd over de uitvoering van de motie van 30 september 2015 van het lid Groot (PvdA).[3] De motie verzoekt de regering om samen met het FET een plan te maken om elektrisch rijden voor particulieren bereikbaar en aantrekkelijk te maken en daarbij in het bijzonder ook aandacht te geven aan de opbouw van voldoende oplaadinfrastructuur. Voor de uitvoering van de motie Groot is een brede werkgroep opgericht met de betrokken departementen (Economische Zaken, Infrastructuur & Milieu en Financiën) en alle FET-partijen die willen bijdragen. De inzet van de werkgroep is om te zoeken naar particuliere doelgroepen waarvoor onder andere tweedehands (semi-)elektrische voertuigen relatief makkelijk bereikbaar en aantrekkelijk te maken zijn. Daarbij onderzoekt de werkgroep verscheidene karakteristieken als woonsituatie (het hebben van eigen parkeerplek), type voertuig (EV of PHEV) en leeftijd van de voertuigen (nieuw of tweedehands). Deze benadering is onder andere bedoeld om gerichte niet-fiscale alternatieven

[2] Kamerstuk 30 196, nr. 353.
[3] Kamerstuk 32 800, nr. 41.

vorm te geven waarmee het aandeel elektrische kilometers van PHEV's verhoogd kan worden.

Het is belangrijk dat we de komende jaren ook buiten de fiscaliteit blijven investeren in de verdere verduurzaming van de mobiliteit. Op dit moment wordt op basis van de Duurzame Brandstofvisie toegewerkt naar een Uitvoeringsagenda. Maatschappelijke partijen doen hierbij ook een beroep op een financiële bijdrage vanuit het Rijk. Het lid Van Weyenberg (D66) heeft hier tijdens het AO Autobrief II vragen over gesteld. Het kabinet onderzoekt de mogelijkheden daartoe. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu presenteert uw Kamer voor 1 april aanstaande een concreet voorstel voor de invulling van deze financiële bijdrage.

Bij de behandeling van het Belastingplan 2016 heeft uw Kamer ten slotte een motie van de leden Van Weyenberg (D66) en Grashoff (GroenLinks) aangenomen waarin wordt gesteld dat de energiebelasting op met name openbare laadpalen een knelpunt vormt voor de transitie naar elektrisch rijden en het kabinet wordt gevraagd om met een voorstel te komen op dat terrein. Ik zal uw Kamer in de loop van dit voorjaar informeren over de uitwerking van die motie.

Vrijstellingen en uitzonderingen

Tijdens het AO Autobrief II heeft uw Kamer mij gevraagd aan te geven waar mogelijkheden liggen bijzondere regelingen in de autobelastingen te vereenvoudigen of te saneren. De lijst met regelingen is lang en elke regeling kent haar eigen specifieke karakter en achterliggende beleidsdoel(en). Wie wil vereenvoudigen zou deze regelingen tegen het licht moeten houden en kijken naar de wenselijkheid en de mogelijkheden om de achterliggende beleidsdoelen buiten de autobelastingen vorm te geven of af te schaffen. Ik heb vooralsnog weinig draagvlak gevoeld om een aantal van deze regelingen voor specifieke groepen voertuigen af te schaffen. Het afschaffen van een regeling stuit al snel op verzet van de begunstigde groep. Indien meerderheden gevonden kunnen worden voor het afschaffen of buiten de autobelastingen vormgeven van een of meer van deze regelingen kan dit een vereenvoudiging opleveren. In beginsel is deze afweging relevant voor alle regelingen – met uitzondering van de regelingen waartoe wij op grond van internationaal recht verplicht zijn. Het merendeel van de bijzondere regelingen in de autobelastingen is gericht op kleine groepen voertuigen. Een deel van die regelingen kan niet worden geautomatiseerd en vergt daarom relatief veel inzet van de Belastingdienst. Met het uitvoeren van de bijzondere regelingen in de belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM) en de MRB is bij de Belastingdienst ongeveer 70 fte belast, hetgeen jaarlijks ongeveer € 4,5 miljoen kost. Hoewel de uitvoeringskosten van elke afzonderlijke regeling niet hoog zijn, kan het wenselijk zijn nut en noodzaak van deze regelingen tegen het licht te houden. In dit overzicht geef ik op verzoek van uw Kamer een korte toelichting op enkele in het oog springende bijzondere regelingen. In de bijlage is een lijst met alle bijzondere regelingen in de autobelastingen opgenomen.

Beperkt gebruik van de weg

De MRB kent enkele «kleine» regelingen voor voertuigen waarvan verondersteld wordt dat daarmee beperkt gebruik wordt gemaakt van de weg. Het betreft de regelingen in de MRB voor bijvoorbeeld lijkwagens, voertuigen voor particulier paardenvervoer, rijdende winkels, rijdende werktuigen en rijdende werkplaatsen, voertuigen voor aanleg en onderhoud van wegen en kermis- en circusvoertuigen. Voor sommige van deze genoemde voertuigen geldt een vrijstelling terwijl voor andere

binnen deze groep een bijzonder tarief geldt. Het toepassen van vrijstellingen of bijzondere regelingen bemoeilijken de uitvoering van de Belastingdienst. Een bekend voorbeeld van een voertuig waarvan verondersteld wordt dat daarmee beperkt gebruik wordt gemaakt van de weg is de kampeerauto. Kampeerauto's genieten om die reden een verlaagd tarief in de MRB. Het budgettaire beslag van dit verlaagde tarief bedroeg € 175 miljoen in 2014. Hierbij wordt vaak het argument genoemd dat sprake zou zijn van een dubbele faciliteit omdat het tevens mogelijk is het voertuig voor een deel van het jaar te schorsen.

De MRB wordt in de volksmond ook wel «wegenbelasting» genoemd. Deze benaming kan leiden tot de misvatting dat belasting verschuldigd is vanwege het gebruik van de weg. De wetgever heeft de huidige MRB echter bedoeld als een belasting op het houden van een motorrijtuig en geen belasting op het gebruik van de weg. Het is dan ook de vraag of regelingen die uitgaan van een beperkt gebruik van de weg thuishoren in een houderschapsbelasting als de MRB.

Vrijstelling vuilniswagens, kolkenzuigers en straatveegwagens

Vuilniswagens, kolkenzuigers en straatveegwagens genieten een vrijstelling in de MRB. Het budgettaire beslag van deze regeling bedraagt € 1 miljoen. Voorheen werden alleen gemeentelijke reinigingsdiensten vrijgesteld van MRB. Om de concurrentieneutraliteit te waarborgen is de voorwaarde dat deze voertuigen alleen door een overheidsorgaan gehouden moeten worden vervallen. Een andere manier om concurrentieneutraliteit te waarborgen zou zijn geweest al deze voertuigen niet vrij te stellen van MRB. Ondernemers worden dan fiscaal gefaciliteerd doordat voertuigkosten aftrekbaar zijn van de winst voor de berekening van de inkomsten- of vennootschapsbelasting. De ondernemers die deze voertuigen gebruiken zullen de kosten van de MRB vervolgens verdisconteren in de prijs. Soortgelijke vragen doen zich voor bij enkele teruggaafregelingen in de BPM, zoals de teruggaaf voor voertuigen voor geldtransport, de teruggaaf voor voertuigen bedrijfsmatig vervoer rolstoelgebruikers in groepsverband, de teruggaaf voor voertuigen voor gevangenentransport en de teruggaaf voor lijkwagens.

Taxi's en openbaar vervoer

Diverse woordvoerders hebben vragen gesteld over de regelingen voor taxi's en OV-personenauto's. Deze voertuigen genieten een vrijstelling van MRB. Daarnaast geldt voor deze voertuigen een teruggaaf van BPM. Deze regelingen hadden in 2014 een budgettair beslag van € 50 miljoen in de MRB en € 41 miljoen in de BPM. Deze regelingen hadden van oorsprong de doelstelling om de toetreding tot de markt van (individueel) openbaar vervoer en taxivervoer te stimuleren en de kosten voor het gebruik van dit vervoer te beperken. De sector van individueel openbaar personenvervoer werd bij invoering van deze regelingen in 1973 als enige vorm van openbaar personenvervoer niet gesubsidieerd. Het door het lid Groot gevraagde oordeel over de uitvoerbaarheid van deze regelingen is niet positief; om in aanmerking te komen voor deze regelingen moet een voertuig bijvoorbeeld voor 90% gebruikt worden voor taxivervoer en, in het geval van de BPM, minimaal 3 jaar als taxi gebruikt worden. De controle van deze regelingen is problematisch voor de Belastingdienst.

Eerder invoeren van toeslag op vervuilende diesels

Omwille van het verbeteren van de luchtkwaliteit heeft het kabinet in Autobrief II voorgesteld per 1 januari 2019 voor vervuilende dieselauto's zonder af-fabriek roetfiler een toeslag in de MRB te introduceren. Tijdens

het AO Autobrief II heeft uw Kamer gevraagd naar de mogelijkheden om deze maatregel eerder dan 2019 in te voeren. Ik heb begrip voor deze oproep en toegezegd nogmaals na te gaan of het mogelijk is om deze maatregel eerder in te voeren. De Belastingdienst heeft de mogelijkheden uitvoerig onderzocht. De conclusie is dat het invoeren van deze maatregel systeemaanpassingen vereist waartegen het huidige MRB-systeem niet bestand is. Om die reden is het niet mogelijk deze maatregel eerder in te voeren. De Belastingdienst is begonnen met de ontwikkeling van een nieuw MRB-systeem, dat deze maatregel adequaat zal kunnen ondersteunen. Dit nieuwe MRB-systeem zal met ingang van 2019 geïntroduceerd worden. Verder is het voor deze maatregel noodzakelijk dat de RDW tijdig het «fijnstofuitstootgegeven» van de desbetreffende voertuigen in mg/km aan de Belastingdienst levert. Op dit moment is dit gegeven niet voor alle voertuigen in de basisregistratie voertuigen opgenomen. In de uitvoeringstoets van het wetsvoorstel Wet uitwerking Autobrief II is daarom aangegeven dat de RDW deze gegevens nog moet aanvullen om de maatregel uitvoerbaar te maken voor de Belastingdienst. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal medio 2017 bezien of er al voldoende vooruitgang is geboekt ten aanzien van het aanvullen van de fijnstofuitstootgegevens.

Gevolgen van de nieuwe uitstoottest

Tijdens het AO Autobrief II is door het lid Omtzigt (CDA) gevraagd naar de gevolgen van de nieuwe uitstoottest voor de autofiscaliteit. De CO_2-uitstoot van lichte voertuigen, die relevant is als grondslag voor de belastingheffing, wordt nu nog vastgesteld aan de hand van de New European Driving Cycle-testmethode (NEDC). Om tijdens de test een zo laag mogelijke CO_2-uitstoot te realiseren, maken fabrikanten gebruik van de flexibiliteiten die deze geharmoniseerde testmethode biedt. Om te komen tot een meer realistische testcyclus lopen er vergevorderde onderhandelingen over de invoering van Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedures (WLTP).

Deze nieuwe testcyclus zal beter dan de huidige aansluiten bij de praktijkomstandigheden. De verwachting is dat het verschil tussen test en praktijk met de WLTP dan ook verminderd, maar niet volledig geëlimineerd wordt. Verschillen tussen norm- en praktijkverbruik worden mede veroorzaakt door rijomstandigheden (zoals geografie, weer, files en belading) en rijgedrag. Tijdens het AO Autobrief II heb ik toegezegd terug te komen op de vraag wat de gevolgen van deze nieuwe testprocedure zijn voor de autofiscaliteit. Op dit moment worden de laatste details van de nieuwe testprocedure uitgewerkt en wordt in Brussel gesproken over de fasering van de invoering en de correlatie tussen de nieuwe en de huidige testprocedure. De Europese Commissie heeft voorgesteld om de nieuwe testmethode per 1 september 2017 in werking te laten treden voor nieuwe modellen die vanaf die datum op de markt komen. Een jaar later, op 1 september 2018 geldt volgens deze planning de nieuwe testmethode voor alle modellen met uitzondering van uitlopende series waarvan het opvolgmodel in de startblokken staat. Weer een jaar later, op 1 september 2019 beschikken alle nieuw verkochte voertuigen over een CO_2 waarde conform de WLTP. Het bestaande wagenpark wordt niet geraakt door de nieuwe testprocedure; voor het bestaande wagenpark blijft de op basis van de huidige NEDC vastgestelde CO_2-waarde geldig. Deze auto's worden ook niet hertest. Elke auto beschikt dan ook altijd over één vastgestelde CO_2-waarde die met inachtneming van de transitieperiode gebaseerd is op de dan geldende testprocedure.

Pas wanneer definitief besloten is over de fasering van de invoering en de correlatie tussen de nieuwe en de huidige testprocedure, kan ik duide-

lijkheid verschaffen over de precieze gevolgen van de WLTP voor de autofiscaliteit. De mate en manier van het koppelen van de CO_2 waarde aan nieuwe tarieven behoeft nader onderzoek waarbij tevens de uitvoering speciale aandacht verdient. Naar verwachting zal het onderzoek door de Europese Commissie naar deze correlatie in april zijn afgerond. Daarna hoop ik uw Kamer meer duidelijkheid te kunnen verschaffen over eventuele gevolgen voor de BPM. Daarnaast vormen de gevolgen van de infasering van de nieuwe testprocedure voor de uitvoerbaarheid van de autobelastingen een aandachtspunt.

Break-evenpunt LPG-auto's

In het AO Autobrief II heb ik toegezegd om voor de onderbouwing van het break-evenpunt voor LPG te bekijken of er in de branche actuelere of betere cijfers zijn dan ik tijdens dat AO heb gehanteerd.

Tijdens het AO Autobrief II heb ik een omslagpunt voor LPG aangegeven tussen de 4.000 en 8.000 kilometer per jaar. Dit is gebaseerd op een compacte auto met een af-fabriek LPG-installatie. De meeste LPG-auto's rijden echter rond met een achteraf ingebouwde (retrofit) installatie. Auto's met een dergelijke installatie hebben een hoger omslagpunt vanwege de meerkosten van deze installatie. Volgens de Vereniging Vloeibaar Gas (VVG) ligt het omslagpunt voor deze auto's tussen de 11.000 en 16.000 kilometer. Deze range vind ik voor auto's met een retrofitinstallatie plausibel.

Het omslagpunt van LPG-auto's wordt bepaald door de meerkosten van de LPG-installatie, de LPG-toeslag in de MRB, de brandstofprijs, het brandstofverbruik en eventuele extra onderhoudskosten. In de bijlage is een cijfermatige onderbouwing opgenomen.

De Staatssecretaris van Financiën,
E.D. Wiebes

Bijlage I

Overzicht van de huidige bijzondere regelingen in de autobelastingen

Belasting op personenauto's en motorrijwielen
Vrijstellingen buitenlandse kentekens
Vrijstellingen diplomatieke en internationale organisaties
Vrijstelling bestelauto ondernemer
Vrijstelling nulemissieauto's
Teruggaaf bestelauto gehandicapten
Teruggaaf politievoertuigen
Teruggaaf brandweervoertuigen
Teruggaaf kleine invalidenvoertuigen (tot 250 cc)
Teruggaaf ambulances
Teruggaaf lijkwagens
Teruggaaf voertuigen voor gevangenentransport
Teruggaaf voertuigen vervoer rolstoelgebruikers in groepsverband
Teruggaaf dierenambulance
Teruggaaf voertuigen voor geldtransport
Teruggaaf openbaar vervoervoertuigen en taxi's
Teruggaaf bij export motorrijtuig

Motorrijtuigenbelasting
Vrijstellingen buitenlandse kentekens
Vrijstellingen diplomatieke en internationale organisaties
Aftrek gewicht rolstoelinstallatie
Aftrek gewicht elektromotor
Kwart- en halftarief kampeerauto
Verlaagd tarief bestelauto gehandicapte
Verlaagd tarief bestelauto ondernemer
Verlaagd tarief winkelauto
Kwarttarief kermis- en circusvoertuigen
Kwarttarief rijdend werktuig en rijdende werkplaats
Kwarttarief particulier paardenvervoer
Teruggaaf bedrijfsvoertuigenpark
Nihiltarief OV-autobussen op LPG
Nihiltarief auto's met CO_2-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km
Nihiltarief motorrijtuigen op elektra of waterstof
Vrijstelling ambulances
Vrijstelling lijkwagens
Vrijstelling dierenambulances
Vrijstelling motorrijtuigen vanaf 40 jaar
Overgangsregeling motorrijtuigen uit 1987 of ouder
Vrijstelling voertuigen defensie
Vrijstelling politievoertuigen
Vrijstelling brandweervoertuigen
Vrijstelling vuilniswagens, kolkenzuigers en straatveegwagens
Vrijstelling voertuigen voor aanleg en onderhoud wegen
Vrijstelling voertuigen waarmee geringe afstand over de weg wordt gereden
Vrijstelling keuringsritten van voertuigen met geschorst kenteken
Vrijstelling taxi's en OV-personenbusjes
Vrijstelling gecombineerd rail-wegvervoer
Schorsing en bedrijfsvoorraad
Regeling naheffen bij ontschorsen

Belasting op zware motorrijtuigen (Eurovignet)
Teruggaaf internationaal gecombineerd vervoer
Vrijstelling voertuigen defensie
Vrijstelling politievoertuigen
Vrijstelling brandweervoertuigen
Vrijstelling voertuigen voor aanleg en onderhoud wegen
Vrijstelling voertuigen waarmee geringe afstand over de weg wordt gereden
Vrijstelling kermis- en circusvoertuigen
Vrijstelling motorrijtuigen in bedrijfsvoorraad

Accijns minerale oliën
Lager tarief autobussen op LPG
Lager tarief vuilniswagens, kolkenzuigers en straatveegwagens op LPG

Budgettaire gevolgen

In onderstaande tabellen zijn de kosten van bijzondere regelingen in de BPM en MRB opgenomen. De overige bijzondere regelingen in de BPM en MRB kosten minder dan € 1 mln.

Belasting op personenauto's en motorrijwielen, kosten vrijstelling/teruggaaf

Regeling	**Kosten 2015 in € mln**
Vrijstelling bestelauto ondernemer	ca. 500
Teruggaaf politievoertuigen	6
Teruggaaf brandweervoertuigen	3
Teruggaaf ambulances	1
Teruggaaf taxi's	44

Motorrijtuigenbelasting, kosten bijzondere regelingen

Regeling	**Kosten 2015 in € mln**
Kwart- en halftarief kampeerauto	132
Verlaagd tarief bestelauto gehandicapte	16
Verlaagd tarief bestelauto ondernemer	770
Nihiltarief auto's met CO_2-uitstoot van niet hoger dan 50 gr/km	41
Vrijstelling ambulances	2
Vrijstelling lijkwagens	1
Vrijstelling dierenambulances	0
Vrijstelling motorrijtuigen vanaf 40 jaar + overgangsregeling	72
Vrijstelling voertuigen defensie of politie	14
Vrijstelling brandweervoertuigen	5
Vrijstelling vuilniswagens, kolkenzuigers en straatveegwagens	1
Vrijstelling taxi's en OV-personenbusjes	51

Bijlage II

Break-evenpunt LPG-auto's

Het omslagpunt van LPG-auto's wordt bepaald door de meerkosten van de LPG-installatie, de LPG-toeslag in de MRB, de brandstofprijs, het brandstofverbruik en eventuele extra onderhoudskosten. De meerkosten voor de LPG-tank hebben een grote invloed op het omslagpunt. Bij een retrofit LPG-installatie rekent de branche met kosten van inbouw tussen de € 1.500 en € 1.800 en een afschrijvingsperiode van 4 jaar. De afschrijving bedraagt dan tussen de € 375 en € 450 per jaar. Compacte auto's die tegen een geringe meerprijs met een af-fabriek LPG-installatie worden geleverd en gebruikte LPG-auto's waarvan de LPG-installatie reeds is afgeschreven hebben geen of beperkte meerkosten van de LPG-installatie en hebben hierdoor een aanmerkelijk lager omslagpunt.

Een voorbeeld van een auto met een omslagpunt tussen de genoemde 4000 en 8.000 kilometer per jaar is een compacte auto van een bekend merk met een af-fabriek LPG-installatie. Bij een omslagpuntberekening moeten aannames gemaakt worden over de brandstofprijs, het brandstofverbruik, de afschrijvingsperiode, de onderhoudskosten en over de vraag welke auto's met elkaar vergeleken worden. In onderstaande tabel is het omslagpunt van de versie op LPG berekend ten opzichte van zowel de zuinigste benzineversie (de 1.0) als een minder zuinige benzineversie (de 1.4). Alle drie motoren hebben hetzelfde vermogen.

Brandstof	**LPG**	**Benzine**	**LPG**	**Benzine**
Cilinderinhoud	**1.4**	**1.0**	**1.4**	**1.4**
Meerprijs LPG-versie	€ 200		€ 700	
Afschrijvingstermijn meerprijs LPG-versie	4		4	
Normverbruik (l/100 km)	7	4,4	7	4,9
Praktijkverbruik (l/100 km)[1]	10,08	6,16	10,08	6,63
Leeg rijklaar gewicht (kg)	1.137	1.099	1.137	1.063
Brandstofprijs (euro/liter)[2]	€ 0,582	€ 1,584	€ 0,582	€ 1,584
Extra vaste kosten LPG				
Extra afschrijving	€ 50		€ 175	
LPG-G3 toeslag per jaar	€ 175		€ 175	
Totale extra jaarlijkse vaste kosten[3]	€ 225		€ 350	
Brandstofkosten per km				
Brandstofkosten normverbruik (euro/km)	€ 0,041	€ 0,070	€ 0,041	€ 0,078
Prijsvoordeel LPG normverbruik (euro/km)	€ 0,029		€ 0,037	
Brandstofkosten praktijkverbruik (euro/km)	€ 0,059	€ 0,098	€ 0,059	€ 0,105
Prijsvoordeel LPG praktijkverbruik (euro/km)	€ 0,039		€ 0,046	
Omslagpunt				
Omslagpunt km/jaar op basis van normverbruik	7.770		9.491	
Omslagpunt km/jaar op basis van praktijkverbruik	5.783		7.551	

[1] Op basis van www.werkelijkverbruik.nl

[2] De gehanteerde brandstofprijzen zijn de gemiddelde pompprijzen van het CBS over de maand augustus 2015. Deze prijzen waren ten tijde van het AO Autobrief II de meest recente.

[3] Aangenomen is dat bij een nieuwe auto gedurende de eerste 4 jaar geen extra onderhoudskosten voor de LPG-versie optreden.